श्री शांति त्यागी (उत्तर प्रदेश) : मैडम फैजाबाद में आग भडक रही है ।.

श्री राम अवधेश सिंह (बिहार) : महोदया, अगर विश्व हिंदू परिषद के लोगों ने ऐसा किया है तो यह बहुत शर्म नाक बात है । इसकी निन्दा होनी चाहिए और सरकार को सख्त कदम उठाने चाहिए ।

INCIDENT OF VIOLENCE DURING MUHARRAM IN BIHAR AND GUJARAT

श्री राम नरेश यादव (उत्तर प्रदेश) : महोदया, कल बिहार और गुजरात में मोहर्रम के अवसर पर हिंसक घटनाएं हुई हैं जिसमें करीब 15 लोग मारे गए और 50 घायल हुए हैं । इस बात को लेकर पूरे देश में बहुत कंफ्यूजन फैल रहा है । मैं चाहूंगा कि माननीय गृह मंत्रीजी सदन के अन्दर वक्तव्य दें कि किस प्रकार यह घटना घटी और किस प्रकार यह दंगे हो गए । मैं माननीय मंत्रीजी से निवेदन करूंगा कि वे इस बारे में ध्यान दें जिससे सारे आश्वस्त हो सके और सदन को भी जानकारी हो सके ।

THE BUDGET (RAILWAYS), 1991—92 *Contd.*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now let us take up the further discussion on the Railway Budget. Mr. Ish Dutt Yadav....

SHRI P. UPENDRA (Andhra Pradesh): Madam, on a point of order. We are discussing the Railway Budget. There are two Ministers in the Ministry of Railways. But none of them is present here. Procedurally it may be correct that any Minister can take notes and the officials also take notes. But already the discussions in Parliament are losing their seriousness. If the Ministers do not care for the discussion on a budgetary matter, I don't think we should waste our time in speaking. To whom should we speak? I, therefore, request you to postpone the discussion and call the Ministers.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will ask them to get the Railway Minister. I would also tell the Minister of Parliamentary Affairs that those who are on the roster duty should also be there.

THE MINISTER OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI MADHAVSINH SOLANKI): I am here.

THE DEPUTY CHAIRMAN: They are not objecting to your presence. He says procedurally it may be right but he wants the Railway Minister to be present.

SHRI P. UPENDRA: Madam, I suggest till the Railway Minister comes you may take up the Special Mentions.

उपसभापति : जब तक कोई दूसरा लिख लेगा । आपको भरोसा नहीं है ?

श्री प्रमोद महाजन (महाराष्ट्र) : यह भरोसे का सवाल नहीं है, यह इंसल्ट है।

श्री यशवन्त सिन्हा (बिहार) : नहीं भरोसा है । उनको सुनना चाहिए ।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI M. M. JACOB): I think they are wanted in the other House.

SHRI P. UPENDRA: Why should both of them be there? One can come here.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Sometimes trains get late. So the Ministers also get late. After all, it is the Railway Minister.

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार): महोदया, दो दिन पहले एक समाचार आया है कि बिना ड्राइवर के एक मालगाडी 80 किलो मोटर तक चली गयी ।

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra): Madam, is it late or derailed ...(*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: We cannot. We have to have some business

श्री शंकर दयाल सिंह : तो क्या इसी के अनुसार मंत्रियों के बगैर यहां भी डिसक्शन चलेगा मैं आपसे रूलिंग जानना चाहता हूं ?

उपसभापति : अगर रेलगाडी लेट हो सकती है तो मंत्री भी लेट हो सकते हैं और अगर रेलगाडी बगैर ड्राइवर के जा रही है तो थोडी देर दूसरे लोग सुन लें आ आ जाएंगे मंत्री ।

There are three Ministers here in the House... (*Interruptions*)... it is the collective responsibility of the Government... (*Interruptions*)

SHRI P. UPENDRA: Madam, the Minister should be here... (*Interruption*)

SHRI CHATURANAN MISHRA (Bihar): They should not take the House for granted... (*Interruptions*)...

श्री शंकर दयाल सिंह : हम लोग डिसक्शन में तभी भाग लेंगे जब रेल मंत्री आएंगे ।

उपसभापति : मंत्री जी आ जाएंगे ।

श्री यशवन्त सिन्हा : मैडम मंत्री जी को आने दीजिए ।

उपसभापति : मगर यह भी मंत्री है देखिए ।

There are three Ministers here and they will take notes and give it to the Railway Minister. But, I agree, the Railway Minister should have been here... (*Interruptions*)...

श्री सिकन्दर बख्त : तब तक के लिए एडजोर्न कीजिए हाउस को । आप चाय पिलाइए मेम्बरान को ।

THE LEADER OF OPPOSITION (SHRI S. JAIPAL REDDY): Madam, please adjourn the House... (*Interruptions*).

THE DEPUTY CHAIRMAN: Order, order. I will not adjourn the House. . . (*Interruptions*)

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, I protest against the absence of the Minister... (*Interruptions*)... and I stage a walkout in protest... (*Interruptions*)

श्री सिकन्दर बख्त (मध्य प्रदेश) : मेडम, दस मिनट के लिए एडजोर्न कर दीजिए क्या हो जाएगा ?

SHRI YASHWANT SINHA: Please adjoun the House; otherwise we are walking out... (*Interruptions*)...

SHRI KAMAL MORARKA (Rajasthan): Madam, please adjourn the House. We are walking out... (*Interruptions*)...

SHRI S. JAIPAL REDDY: We are walking out... (*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: You need not. The Minister has come, I can see him in the corridors... (*Interruptions*)...

(At this stage some hon. Members left the Chamber)

अब तो आ गए मंत्री जी बैठिए ।

श्री प्रमोद महाजन : अब रेल आ गई तो पैसेंजर नहीं है । उनको बुलाना पड़ रहा है ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The Minister has come. Mr. Mallikarjun, please take note of this. The Members are raising objection that while the disucssion on the Railway Budget was going on none of the Railway Ministers was here, and I think in protest they have walked out. So please don't do it... (*Interruptions*)...

अब रेलवे बजट आरंभ कीजिए । श्री ईश दत्त यादव । यदि आप नहीं बोलेंगे तो मैं किसी और को बुला लूंगी ।

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति जी,... (**व्यवधान**)

THE DEPUTY CHAIRMAN: At least say "sorry". Whatever the reason might have been... (*Interruptions*).

SHRI YASHWANT SINHA: Let all of us come back and then let him explain as to why he was not here . . . (*Interruptions*)...

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MALLIKARJUN): Madam, there was some confusion. I was expecting a little more time after the Question Hour but unfortunately there was none. That was a lapse on my part and I don't mind apologising before the House. . .(Interruptions). .

THE DEPUTY CHAIRMAN: That is very good. Now accept it without any comment... (*Interruptions*)...

श्रीजगदीश प्रसाद माथुर (उत्तर प्रदेश) : मैडम एक दिन में दो बा सरकार ने गलती की है । पहल तो आपने कण्डोन कर दिया और दूसरा आ ग . . .

उपसभापति : अभी भी कंडोन कर दिया ।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : नहीं कंडोन कर दिया, लेकिन . . .

उपसभापति : माथुर साहब, आपका दिल बड़ा है । माफ कर दीजिए । बैठिए । यादव जी को बोलने दीजिए ।

श्री चतुरानन मिश्र : अब जब रेलवे मंत्री है तो पैसेंजर कहां है ?

उपसभापति : अब पैसेंजर तो सेंट्रल हाल में होंगे । आप बोलिए, यादव जी ।

SHRI N. K. P. SALVE (Maharashtra): Madam, in the midst of all that is happening I want to quote Will Rogers. He was a famous humourist and a journalist. "How do you make jokes", he was asked. Reply, "I do not make the jokes. I watch the Government functioning and report the facts... (*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: I am doing that exactly. It is a humour Now, we shall go on to the Railway Budget. Yes, Mr. Ish Dutt Yadav.

श्री ईश दत्त यादव : उपसभापति महोदया, मैंने करीब-करीब पूरा रेल बजट पढ़ लिया है और लोक सभा में 16 जुलाई को रेल मंत्री जी का जो लिखित भाषण था, उसको भी मैंने पढ़ा था और बजट देखने के बाद और इनका भाषण पढने के बाद, महोदया, मुझे बड़ी निराशा हुई और यह लगता है कि यह सरकार विवेकहीन होकर के काम कर रही है और विवेकहीन होकर के काम करे तो कुछ देर तक बर्दाशत भी किया जा सकता है, प्रतिशोध की भावना से काम कर रही है। इसके बजट में जो मुझे कमियां मिलीं, मोटे तौर पर वह यह है कि इस रेल बजट में पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार की पूरी उपेक्षा की गई है । नेशनल फ्रंट की सरकार ने और समाजवादी जनता दल की सरकार ने जो योजनाएं दी थीं रेलों के विस्तार के लिए अमान परिवर्तन के लिए, उन योजनाओं की उपेक्षा की गई है । सबसे चर्चित विषय जो है, यात्री किराया और माल भाड़ा बढ़ाया गया है, जिसका कोई जस्टिफिकेशन नहीं है । नई रेलवे लाइनों के लिए और अमान परिवर्तन के लिए बहुत ही कम धन इस बजट में रखा गया है यात्री कर और माल-भाड़ा बढ़ाने के बाद भी रेल मंत्री जी ने और सरकार ने यात्रियों की सुख-सुविधा के लिए, उनके खान-पान के लिए या इसमें सुधार के लिए कोई समुचित योजना नहीं बनाई है और यह इनका बजट केवल एक बैलेंसिंग की तरह से मालूम पड़ता है ।

महोदया, आजादी की लड़ाई में और अंग्रेजों को यहां से भगाने में पूरे देश का और पूरे देशवासियों का योगदान था । लेकिन मुझे यह बात कहने में संकोच नहीं है कि पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार की जनता ने आजादी की लड़ाई में सबसे महत्वपूर्ण योगदान दिया था । जनपद बलिया में तीन दिन तक स्वतंत्रता संग्राम सैनानी चित्तु पाण्डेय ने जिले के ऊपर कब्जा कर लिया, कलेक्टर को बंद कर दिया और पूरे जिले का प्रशासन स्वयं संभाल लिया था । मेरे

जिले में मधुबन एक थाना है आजगढ जनपद में, महोदया, वहां अंग्रेजो कलेक्टर को थाने में बन्धकर दिया गया था। तीन दिन तक फौज आई, गोलियां चलीं, पच्चीसों आदमी शहीद हुए, उस थाने के सामने सैकडों लोग शहीद हो गए। इसी तरह से पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार के लोगों ने आजादी की लड़ाई में बहुत बड़ा योगदान दिया। और आप चलें महोदया, लखनऊ से बिहार तक, तो हर जगह शहीद द्वार मिलेंगे शहीद स्मारक मिलेंगे जिन्होंने आजादी की लड़ाई में अपने प्राणों की आहूति दी थी। मेरा यह दृष्टिकोण है कि अंग्रेजों ने पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार की इसलिए उपेक्षा की थी। अब मैं देखता हूं कि अंग्रेजों से भी कोई बहुत अच्छी स्थिति इस सरकार की नहीं है। इन्होंने भी वहां की उपेक्षा की है। आज पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार की तरक्की नहीं हुई है, औद्योगिक प्रगति नहीं हुई है और देश के विकास की मुख्य धारा से ये हिस्से इसलिए नहीं जुड सके हैं कि यहां पर रेल लाइनों का अभाव है। पिछली दो सरकारों ने—राष्ट्रीय मोर्चे की सरकार ने और समाजवादी जनता दल की सरकार ने—कुछ योजनाएं दी थीं, कुछ को चालू किया था, लेकिन इस सरकार ने उनको ड्राप कर दिया। महोदया, पूर्वी उत्तर प्रदेश या यों कहिये कि पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ने के लिये एक रेल पुल छितौनी वगहा बहुत महत्वपूर्ण है। भूतपूर्व प्रधान मंत्री स्वर्गीया श्रीमती इन्दिरा गांधी ने अपने शासनकाल में इस रेल पुल को बनवाने की घोषणा की थी। किसी वजह से यह योजना ड्राप हो गयी, पुल नहीं बन सका। राष्ट्रीय मोर्चा की सरकार के रेल मंत्री जार्ज फर्नांडीज ने हम सब लोगों की मांग पर, बिहार के मुख्य मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव की मांग पर और उत्तर प्रदेश के भूतपूर्व मुख्य मंत्री श्री मुलायम सिंह यादव की मांग पर एक योजना बनायी थी कि इस पुल का शिलान्यास किया था। लेकिन लगता है कि इस रेल बजट में छितौनी वगहा रेल पुल का कोई ख्याल नहीं किया गया है। और जो यहां पर योजनायें थीं महोदया, बिहार में कोढरमा से लाकी तक नयी रेल लाईन बनाने का प्रस्ताव था और हजारी बाग जो बिहार का एक प्रसिद्ध स्थान है, औद्योगिक स्थान है, जिसके बन जाने से हजारी बाग भी इस मेन रेल लाईन पर आ जाता। लेकिन लगता है कि सरकार ने इस योजना को भी नजर अंदाज कर दिया। इसी तरह से मऊ शाहगंज, औंडिहार छपरा दो अमान परिवर्तन की योजना थी, पिछली सरकार की, जो कि छोटी लाईन से बड़ी रेल लाईन बनाने की थी। लेकिन बजट स्पीच देखने से, बजट देखने से मुझको यह लगता है कि इन योजनाओं को भी ड्राप कर दिया है। इसी तरह से महोदया, यह सरकार पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार की रेलों के बारे में उपेक्षा करती चली जा रही है। मैं यह निवेदन करना चाहता था कि पूर्व की जो दो सरकारों की योजनायें थीं, अगर माननीय रेल मंत्री जी उन्हीं योजनाओं को लागू कर दें, तब भी इन दो प्रदेशों का विकास हो सकता है।

महोदया, यात्री कर बढ़ाया गया है और भाल भाड़ा भी बढ़ाया गया है। रेल मंत्री जी ने अपनी स्पीच में कहा है कि यात्री कर जो साधारण श्रेणी का है, वह एक रुपये से बीस रुपये तक हमने बढ़ाया है, कम से कम एक रुपया और अधिक से अधिक बीस रुपया। महोदया, रेल मंत्री जी के लिये बीस रुपये का कोई महत्व नहीं होगा, लेकिन साधारण श्रेणी में जो गरीब चलता है, किसान चलता है, जो मजदूरी करने वाला चलता है, वह शायद एक दिन में बीस रुपये कमाता है। बीस रुपया एक दिन में उसके परिवार के भरण-पोषण का होता है। और रेल विभाग अगर उसके बीस रुपया ले लेता है, तो पूरी महीने की कमाई का एक दिन का हिस्सा रेल विभाग ले लेता है। यह आम आदमी के ऊपर रेल भाड़ा बढ़ने का बहुत बुरा प्रभाव पड़ा है।

दूसरी चीज, महोदया, माल भाड़ा बढ़ाया गया है। सरकार की ओर से कहा गया है कि जो जीवनोपयोगी वस्तुयें हैं, आवश्यक वस्तुयें हैं, उनकी गिनती इन्होंने कर दिया कि इन पर हमने कोई

माल भाड़ा नहीं बढ़ाया। लेकिन लोहा, कोयला, सीमेंट, खनिज पदार्थ से क्या साधारण आदमी का संबंध नहीं है। कपड़े से साधारण आदमी का संबंध नहीं है? जब इन सब की रेल से ढुलाई होगी और बढ़ा हुआ माल भाड़ा इन पर लगेगा, तो क्या यह इन-डायरेक्ट टैक्सेशन सर्वसाधारण के ऊपर नहीं जायेगा? इस तरह से इस सरकार ने यात्री कर बढ़ा करके और माल भाड़ा बढ़ा करके इस देश की सामान्य जनता पर इन-डायरेक्ट टैक्सेशन किया है और मैं तो यह निवेदन करूंगा, अनुरोध करूंगा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कि यह जो दो टैक्स बढ़े हैं—यात्री भाड़ा और माल भाड़ा, इन दोनों को वापिस लेने की कृपा करें और मैं आपको सुझाव देना चाहता हूं कि आपने 235 करोड़ रुपये के सरपलस की बात कही है। 235 करोड़ रूपये से भी ज्यादा सरपलस आपको बच जायेगा अगर मेरी बात पर आप ध्यान दें और इसको करने की कृपा करें। महोदया, कहीं भी यह ज़िक्र नहीं है कि फिजूलखर्ची और गैर-जरूरी खर्चों को रेल मंत्री जी किस प्रकार रोकने की कृपा करेंगे। आपका रेलवे बोर्ड और स्वयं आपका दफ्तर और विभाग यदि अपना ऐशो-आराम, शान-शोकत और फिजूलखर्ची बन्द कर दे तो आपको यात्री कर बढ़ाने की जरूरत नहीं पड़ेगी, माल भाड़ा बढ़ाने की जरूरत नहीं पड़ेगी। आप घोषणा करें कि आप और आपके रेलवे बोर्ड के चेयरमैन सैलून में सफर नहीं करेंगे। क्या जरूरत है? जब एम.पी. नहीं रहेंगे, तो सेकेण्ड क्लास में चलेंगे। एम.पी. बन गये, तो ए.सी. सेकेण्ड क्लास, एस.सी. फर्स्ट क्लास में चलेंगे और जब मिनिस्टर हो गये, तो सैलून में चलेंगे। जरूरत क्या है? अगर आप बचत करें, तो आपको यात्री किराये बढ़ाने की जरूरत नहीं है।

महोदया, रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ ने अपनी स्पीच में जो एक बात कही थी, मैं उसकी तारीफ करूंगा। उन्होंने कहा था कि एफिशियेंसी बढ़ाकर, कार्य-क्षमता बढ़ाकर और आपरेशनल कास्ट कम करके रेलों की आमदनी को बढ़ाया जा सकता है। उन्होंने ईमानदारी से यह बात कही है कि जब समाजवादी जनता पार्टी की सरकार थी और श्री जनेश्वर मिश्र रेल मंत्री थे, उस समय और उससे पहले भी देश में भारी संकट था। समुद्री तूफान की वजह से रेलें प्रभावित हुई थीं, राम जन्म भूमि और बाबरी मस्जिद विवाद के कारण रेलों का आवा-गमन प्रभावित हुआ था, लेकिन उस पीरि-यड में भी प्रतिदिन एक मिलियन टन की ढुलाई रेलों से हुई थी, जो एक आदर्श है। इसके लिये मैं पूर्व रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहूंगा। महोदया, उनके समय में एक मिलियन टन से ज्यादा ढुलाई प्रतिदिन हुई और रेल किराये में 5.17 प्रतिशत की वृद्धि हुई। ऐसे घोर आर्थिक संकट के बावजूद, समुद्री तूफान की वजह से रेलों के रुकने और देश के अन्दर भारी एजीटेशन के बावजूद केवल दो ही तरीके अपनाये गये—एफीशियेंसी बढ़ाई गई और आप-रेशनल कास्ट्स कम की गयी। आप स्वयं स्वीकार करते हैं कि उस समय में आदर्श ढुलाई हुई थी, रेल यात्रियों की संख्या बढ़ी थी और रेलवे की आमदनी बढ़ी थी। तो आपको क्या जरूरत है, यात्री किराये बढ़ाने की, माल भाड़े बढ़ाने की? आपके सामने एक आदर्श है, आप उस पर चलिये।

महोदया, रेल मंत्री जी ने स्वीकार किया है कि करीब 120 करोड़ रुपये की कमी आ रही थी उस काल में लेकिन कार्य-क्षमता बढ़ाकर और आप-रेशनल कास्ट कम करके उस 120 करोड़ रुपये की कमी को पूरा किया गया और 70 करोड़ रूपया पेंशन के फण्ड में डाला गया। आप भी इस आदर्श पर चलिय। आपको सर्वसाधारण को, इस देश की गरीब जनता को पीड़ित करने की कोई जरूरत नहीं पड़ेगी। महोदया, माननीय मंत्री जी को पता होगा कि प्रदेश की सरकारों पर रेलवे का करोड़ों करोड़ रूपया बकाया है। आप उसको क्यों नहीं वसूल करते? कोयले को

ढुलाई और दूसरे माल की ढुलाई का करोड़ों रुपया प्रदेशों पर बकाया है। आप उसको वसूल करिये, फिर आपको यात्री किराये बढ़ाने और माल भाड़ा बढ़ाने की जरूरत नहीं पड़ेगी। महोदया, मेरे पास सुझाव तो बहुत हैं। रेलवे की आय बढ़ाने के लिये, मैं एक
1.00P.M. सुझाव और आपको देना चाहता हूं। महोदया, जब रेलें अंग्रेजों के समय में बनीं तो बहुत ज्यादा जमीनें रेलवे विभाग ने अपने पास रखीं। रेलवे लाइनों के पास और हर रेलवे स्टेशन के पास काफी जमीन है। मैं दिल्ली रेलवे स्टेशन की बात नहीं कहता, लेकिन देहातों में जो रेलवे स्टेशन हैं वहां पर पर्याप्त जमीनें बेकार पड़ी हुई हैं। उन जमीनों का आपका रेलवे विभाग कोई उपयोग नहीं कर रहा है। आप क्यों नहीं लीज पर इन जमीनों को देते हैं? अगर इन जमीनों को लीज पर दें मैं नहीं कहता कि प्राइवेट आदमियों को दें, आप रेलवे कर्मचारियों को दें, उनकी पत्नियों को दें ताकि जब आपको आवश्यकता हो, रेलवे स्टेशन बनाने या दूसरे कामों के लिए तो आप उनको बेदखल कर दें, तो मैं समझता हूं कि रेलवे को हजारों, करोड़ों रुपयों की आमदनी होगी। इसलिए मान्यवर, मैंने जो भी सुझाव दिए हैं मैं चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी उन पर ध्यान दें, उन पर अमल करें। मेरा आपसे फिर अनुरोध है कि आप रेल भाड़ा कम से कम सेकिंड क्लास का वापस ले लीजिए और माल भाड़ा वापस ले लीजिए, देश की जनता को इससे दुख मत पहुंचाइए। आज बजट आने वाला है, मैं नहीं जानता कि उसमें क्या होने वाला है। लेकिन जिस तरह परिस्थिति है, जिस तरह से आपने रुपए का अवमूल्यन किया है उससे लगता है कि देश के लोगों पर भारी कर बोझ पड़ने वाला है। देश के नागरिक इससे भयभीत हैं कि आप कहां तक टैक्स उन पर लगाएंगे। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहता हूं कि वह रेलों के किराए की बढ़ोतरी से लोगों को बचायें।

मान्यवर, रेल विभाग की बहुत सी समस्याएं हैं। रेल विभाग में एक रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है जो रेलवे की सपत्ति की रक्षा करता है। रेलवे विभाग के लोगों ने सन् 1972-73 में अपनी एक एसोसियेशन बनाई थी अपने अधिकारों की रक्षा के लिए। हर विभाग में ऐसा होता आया है और कानून भी है कि जिनके ऊपर सैक्यारिटी की जिम्मेदारी नहीं है उनके अलावा बाकी विभाग के लोग अपनी एसोसिएशन बना सकते हैं। लेकिन सन् 1984 में आर.पी.एफ. की ऐसोसियेशन बनाने का जो अधिकार था उसको आपने समाप्त कर दिया। ऐजिटेशन होते रहे, धरने होती रहीं और फाइनली श्री जनेश्वर मिश्र जी ने लोकसभा में यह घोषणा की कि आर.पी.एफ. को ऐसोसियेशन बनाने की जो मान्यता पूर्व में थी उसको रेस्टोर कर दिया जाएगा। यही नहीं कि आर.पी.एफ. के लोग धरने पर बैठे, आपकी सरकार के मंत्री कुमारमंगलम साहब तथा अनेक संसद सदस्य भी आमरण अनशन और धरने पर बैठे थे। उसमें यह घोषणा की गई कि आप धरना और आमरण अनशन समाप्त कीजिए आपकी ऐसोसियेशन को बहाल कर दिया जाएगा। आपको अब उसको कार्यान्वित करना है। आप रेलवे बोर्ड की कुंजी को खटखटाइए, आप उनको गरम कीजिए और उस आश्वासन को तुरन्त लागू कीजिए।

महोदया, इसके संबंध में दिए गए आश्वासन का मैं उल्लेख करना चाहूंगा :

The Railway Protection Force (RPF) is meant for the Protection of railway property. This force is not really related to the maintenance of public order and the security of the State.

The personnel of RPF are railway servants for all purposes. They formed their service associations in 197 which were accorded recognition by the Central Government in 1973. The RPF associations functioned without any complaint and with continuous recognition for about 14 years i.e. from 1973 to 1985 to the best satisfaction of the RPF men.

(श्री इश दत्त यादव)

After the RPF assiciations came into being, the Railway Ministry issued written orders in 1972-73 for gradual elimination of the system of deputation of outsiders/IPS officers to RPF, as one of the measures to improve the lot of permanent RPF men. Seeing that the RPF would no longer remain a playground for the deputationists, they worked for getting the RPF associations banned and the deputation system restored.

In 1984, amendments to Article 33 of the Constitution were carried out to include force like RPF charged with the protection of Govt. (Rly.) property *vide* clause(c) of the 52nd (Amendment) Bill, 1984 and deprive the poor RPF men of their guaranteed fundamental right to form and continue service associations. We are thankful to Sri P. V. Narasimha Rao, the then Home Minister (now Hon'ble Prime Minister) who deleted clause(c) of the Bill expressly on the ground that the force like RPF charged with the protection of Govt. (Rly) property is not really related to the security of the State and so such force cannot be included in Article 33 of the Constitution and the Fundamental Right of its members cannot be restricted/abrogated. Thus Sri Rao saved the right to form and continue associations of the poor RPF men.

Surprisingly in 1985, the RPF 1957 was got amended and the RPF associations were illegally derecognised and banned without any notice. The amendments to the RPF Act, 1957 were carried out to serve the vested interests of the deputationists at the cost of legitimate interests of the RPF in particular and the Railways in general...

Between 1986-88 more than 400 members of Parliament demanded restoration of recognition to RPF associations and repealing of the RPF (Amendment) Act, 1985 and RPF Rules, 1987. In 1987-88, Sri Ram Chandra Vikal raised this demand on the floor of Rajya Sabha by way of special mention. The entire House supported his demand. In 1989, Sri Madhav Rao Scindia, the then Minister of State for Railways agreed to concede to this demand but he could not do so because of declaration of General Elections.

On 31st May, 1990 a demand for restoration of recognition to the RPF associations was raised on the floor of the Lok Sabha by Sri Harish Rawat and Sri P. R. Kumaramangalam (who is now Minister) and Sri Vasudev Acharya raised demand for repealing of the RPF (Amendment) Act, 1985 and RPF Rules, 1987 while supporting the earlier demand. The entire Lok Sabha supported the demand; called upon the Government to concede to it but the Speaker, Lok Sabha, ruled. . .

On 5th November, 1990, the then Railway Minister, Sri George Fernandes issued an order restoring recognition to RPF associations unconditionally but this order was not implemented by the Railway administration....

I, therefore, request the Government through the Hon'ble Chairperson to ensure that the recognition to the RPF associations may be restored.

इस तरह से श्री जनेश्वर मिश्र जी ने फाइनली इस की घोषणा कर दी और आपने इस पर कोई गौर नहीं किया । मेरा विनम्र अनरोध है कि रेलवे बोर्ड से कहिये कि जो आर. पी.एफ. एसोसियेशन की रिकोगनिशन हटा दी है उसको तुरन्त रिकोगनाइज करने के आर्डर करें । इनकी संख्या 70 हजार के करीब है । ये लोग अपनी एसोसियेशन बना सकें और अपने जायज अधिकारों के लिए, अपने संवैधानिक अधिकारों के लिए लड़ सकें, अपनी मांग रख सकें, इसके लिए आपको इस एसोसियेशन को रिकोगनिशन देनी चाहिए ।

1984 में या इसके आस-पास जो रेल कर्मचारी निकाले गये थे इनके लिए सरकार ने बराबर आश्वासन दिया था कि सहानभूतिपूर्वक विचार करके इनको

सेवा में ले लिया जायेगा लेकिन रेल मंत्री महोदय ने अपनी बजट स्पीच में इसका कहीं उल्लेख नहीं किया है । जो रेलवे सरकारी कर्मचारी नौकरी से निकाल दिये गये हैं आज उनके परिवार के लोग भूखमरी के शिकार हैं । मैं चाहूंगा सरकार इस पर भी गम्भीरतापूर्वक और सहानुभूतिपूर्वक विचार करके उनको वापस ले । लगभग इस पर निर्णय भी हो चुका है इसलिए मैं चाहूंगा कि जब रेल मंत्री जी अपना उत्तर दें तो इस सदन में इसकी घोषणा करें कि जो सरकारी कर्मचारी निकाले गये हैं उनको तुरन्त सेवा में ले लिया जायेगा ।

आप ने माल-भाड़ा बढ़ा दिया, यात्री किराया बढा दिया अपनी आमदनी बढ़ाने के लिए लेकिन यात्रियों की सुख-सुविधा के लिए आपने क्या किया ? कहीं आपने घोषणा की है कि सेकेन्ड क्लास में जो यात्रा करते हैं उनके लिए कोई सुविधा दी जाएगी ? उसके लिए कोई खानपान और भोजन की व्यवस्था होगी ? सेकेन्ड क्लास का यात्री दिल्ली से अगर त्रिवेन्द्रम तक चलता है तो दो दिन और ढाई दिन तक उसके लिए खानपान की कोई व्यवस्था नहीं होती है । किसी स्टेशन पर उसको चाय वगैरह मिल जाय तो मिल जाय, उसको दो, ढाई दिन तक बिना भोजन के रहना पड़ता है । रेल मंत्री जी जानते हैं, ज्यादा संख्या में सेकेन्ड क्लास के यात्री चलते हैं । इस देश में अगर आप आंकड़े देखेंगे और आपका व्यक्तिगत अनुभव होगा, उसको इंसान नहीं समझा जाता । एयर कन्डीशन से जो चलते हैं, फर्स्ट क्लास से चलते हैं, उनके लिए कुछ न कुछ व्यवस्था की जाती है । मैं पूछना चाहता हूं कि सेकेन्ड क्लास में जो चलते हैं, जिनकी संख्या ज्यादा है, उनके लिए आपने क्या व्यवस्था कर रखी है ? उनके बारे में आपने क्या सोचा है ? एयर कन्डीशन और फर्स्ट क्लास में जो यात्रा करते हैं, उपाध्यक्ष महोदय, आपका भी अनुभव होगा, रेल मंत्री जी का भी अनुभव होगा, जिस तरह का थर्ड क्लास खाने की व्यवस्था है, आदमी को मजबूर होकर खाना खाना पड़ता है । बड़े स्टेशनों से यह खाना लिया जाता है । 4 बजे रेल चलने वाली होती है तो 2 बजे खाना पक कर तैयार हो जाता है और 8 बजे रात तक उस दाल में बदबू आने लगती है और जो पराठे दिये जाते हैं उनमें भी बदबू आने लगती है । यात्रियों को मजबूर होकर खाना पड़ता है । मैं जानता हूं, आपने दो तरह की व्यवस्था कर रखी है । कुछ तो खानपान की व्यवस्था प्राइवेट कंट्रेक्टर को दी हुई है और कुछ रेल विभाग की व्यवस्था है। दोनों व्यवस्थायें निन्दनीय और गलत हैं । आपको दोनों व्यवस्थाओं में सुधार करना पड़ेगा । आप रेल भाड़े और माल भाड़े में तो वृद्धि करते रहते हैं और सरप्लस दिखाते रहते हैं, लेकिन यात्रियों की जिन्दगी का ध्यान नहीं रखते हैं । यह अच्छी चीज नहीं है । मैं चाहता हूं कि आप खानपान की व्यवस्था सेकेन्ड क्लास के लिए भी करें और फर्स्ट क्लास और एयर कन्डीशन में खाने की जो व्यवस्था है उसमें सुधार लायें ।

गाड़ियों में अनअथोराइज्ड सामान बहुत बेचा जाता है । वह सड़ा-गला सामान बेचा जाता है । इसमें रेल कर्मचारियों की भी मिलीभगत रहती है स्टेशनों पर अनअथोराइज्ड वेंडर्स मिलावटी और सड़ी-गली चीजें बेचते हैं । इसका यात्रियों के स्वास्थ्य और जीवन पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ता है । मुझे रेल मंत्री का भाषण पढ़कर बड़ी निराशा हुई । आप तो शांतपूर्वक बैठे हुए हैं । आपको आम आदमी की जिन्दगी की कोई परवाह नहीं है । आपको केवल रेल भाड़ा और माल भाड़ा बढ़ाने की परवाह है । आखिर आप यह व्यवस्था किस के लिए करते हैं ? इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनरोध करूंगा कि आप प्राथमिकता उस यात्री को दें, सुख सुविधायें उस यात्री को दें जो दो दिन, ढाई दिन यात्रा करता है, जो दिल्ली से गोहाटी तक सेकेन्ड क्लास में यात्रा करने के बाद बीमार पड़ जाता है, उसकी जिन्दगी की आपको कोई परवाह नहीं है ।

(श्री ईश दत्त यादव)

रेलों में एक्सीडेंट्स की संख्या भी बढ़ती जा रही है । इन दुर्घटनाओं को दूर करने की आप कोशिश कीजिये । श्री शंकर दयाल सिंह जी ने, जो इस सदन के माननीय सदस्य हैं, उन्होंने एक सवाल उठाया था । और मैंने भी मान्यवर, 21 तारीख के अखबार में पढ़ा है, रेल मंत्री जी की जानकारी में भी यह होगा । मैं इसकी केवल दो-तीन लाइनें पढ़कर सुनाना चाहता हूं और इसलिये पढ़कर सुनाना चाहता हूं कि आपकी जानकारी में यह बात अगर नहीं है तो यह बात आपकी जानकारी में आ जाय । 21 तारीख के इंडियन एक्सप्रेस में यह छपा है । आप इस पर कार्यवाही कीजिये । इस देश के अंदर रेल की सबसे बड़ी दुर्घटना होते-होते बच गई । इसमें लिखा है कि :

"Goods train travels 103 kms. without driver.

A twenty-bogie cattle train travelled 103 kms., without anyone managing the engine, on the Moradabad line, on Friday morning, passing fifteen stations at an average of 60 kms. an hour on the way."

60 किलोमीटर की रफ्तार से ट्रेन चल रही थी और वह 15 स्टेशन पार कर गई, 103 किलोमीटर दूरी पार कर गई...(व्यवधान)...यह भगवान की कृपा मैं मानता हूं कि कोई दुर्घटना नहीं हुई कोई शक्ति है जिसने दुर्घटना होने से बचा दिया वरना आपने तो गाड़ी फ्री छोड़ दी थी । और मान्यवर वह गाड़ी रुकी कैसे है ? एक स्ट्रेंजर, 18 साल के नौजवान ने अपनी जान को जोखिम में डालकर इस दुर्घटना को होने से बचाया । यह ट्रेन जब वहां से अपने आप चल पड़ी विद-आऊट ड्राइवर, तो आपने मुरादाबाद से लेकर आगे तक के सारे स्टेशनों को यह इंफर्मेशन दे दी और उसके बाद आपका पूरा रेलवे डिपार्टमेंट हाथ पर हाथ धरकर बैठा रहा । जैसे आपकी सरकार चल रही है वैसे ही वह रेल गाड़ी चल रही थी । सारे लोग बैठे रहे । माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहूंगा कि उस 18 साल के नौजवान को इनाम दिया जाय जिसने कि रिस्क लिया और दौड़कर ट्रेन में चढ़ गया । लेकिन आप क्या करते हैं ? आप उसको रोकने की कोशिश नहीं करते हैं । हालांकि आपने जो किया वह बहुत बहुत बड़ा नहीं है । इसकी भी मैं तारीफ करता हूं । आपने केवल इतना काम किया है कि :

"Instructions were sent out to clear the line up to Lucknow and all trains coming from the opposite direction were stopped at various small stations. GRP and RPF constables were also asked to stand on alert.'

अलर्ट हो जाइये मत रोकिये । लेकिन कहीं तो जाकर वह दुर्घटना होती लेकिन केवल अलर्ट होने का आपने काम किया ।

"When all seemed lost, eighteen-year-old Anwar, resident of Aligarh, saved the day for the Railways. He jumped on the roofs of eight coaches to get inside the engine and frantically pressed every button he could see."

दबाता गया दबाता गया और जब उसने एक बटन दबाया तो ट्रेन रुक गई । मैं चाहूंगा कि इस की आप जांच करवाएं । इसको आप सहज मत लें । उस समय आप तो रेल मंत्री नहीं थे कोई दूसरा रहा होगा लेकिन कुछ साल पहले मुगल सराय, जो आपका बहुत बड़ा रेलवे स्टेशन है, बहुत बड़ा प्लेटफार्म है वहां से भी इंजन बिना ड्राइवर के चला गया था । इस प्रकार यह कोई नई घटना इस देश में नहीं हुई । लेकिन ईश्वर ने इस घटना को दुर्घटना होने से बचा दिया । वरना आपकी भी नौकरी खतरे में थी और जो आपके रेल मंत्री जी हैं, बड़े साहब उनकी भी नौकरी खतरे में थी । इतनी बड़ी दुघटना होने के बाद आपको और जाफर शरीफ साहब को विदा होही जाना पड़ता । इसलिये इसकी जांच कराइये और जांच

(श्री ईश दत्त यादव)

रेलों में एक्सीडेंट्स की संख्या भी बढ़ती जा रही है । इन दुर्घटनाओं को दूर करने की आप कोशिश कीजिये । श्री शंकर दयाल सिंह जी ने, जो इस सदन के माननीय सदस्य हैं, उन्होंने एक सवाल उठाया था । और मैंने भी मान्यवर, 21 तारीख के अखबार में पढ़ा है, रेल मंत्री जी की जानकारी में भी यह होगा । मैं इसकी केवल दो-तीन लाइनें पढ़कर सुनाना चाहता हूं और इसलिये पढ़कर सुनाना चाहता हूं कि आपकी जानकारी में यह बात अगर नहीं है तो यह बात आपकी जानकारी में आ जाय । 21 तारीख के इंडियन एक्सप्रेस में यह छपा है । आप इस पर कार्यवाही कीजिये । इस देश के अंदर रेल की सबसे बड़ी दुर्घटना होते-होते बच गई । इसमें लिखा है कि :

"Goods train travels 103 kms. without driver.

A twenty-bogie cattle train travelled 103 kms., without anyone managing the engine, on the Moradabad line, on Friday morning, passing fifteen stations at an average of 60 kms. an hour on the way."

60 किलोमीटर की रफ्तार से ट्रेन चल रही थी और वह 15 स्टेशन पार कर गई, 103 किलोमीटर दूरी पार कर गई...(व्यवधान)...यह भगवान की कृपा मैं मानता हूं कि कोई दुर्घटना नहीं हुई कोई शक्ति है जिसने दुर्घटना होने से बचा दिया वरना आपने तो गाड़ी फ्री छोड़ दी थी । और मान्यवर वह गाड़ी रुकी कैसे है ? एक स्ट्रेंजर, 18 साल के नौजवान ने अपनी जान को जोखिम में डालकर इस दुर्घटना को होने से बचाया । यह ट्रेन जब वहां से अपने आप चल पड़ी विद-आऊट ड्राइवर, तो आपने मुरादाबाद से लेकर आगे तक के सारे स्टेशनों को यह इंफर्मेशन दे दी और उसके बाद आपका पूरा रेलवे डिपार्टमेंट हाथ पर हाथ धरकर बैठा रहा । जैसे आपकी सरकार चल रही है वैसे ही वह रेल गाड़ी चल रही थी । सारे लोग बैठे रहे । माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहूंगा कि उस 18 साल के नौजवान को इनाम दिया जाय जिसने कि रिस्क लिया और दौड़कर ट्रेन में चढ़ गया । लेकिन आप क्या करते हैं ? आप उसको रोकने की कोशिश नहीं करते हैं । हालांकि आपने जो किया वह बहुत बहुत बड़ा नहीं है । इसकी भी मैं तारीफ करता हूं । आपने केवल इतना काम किया है कि :

"Instructions were sent out to clear the line up to Lucknow and all trains coming from the opposite direction were stopped at various small stations. GRP and RPF constables were also asked to stand on alert.'

अलर्ट हो जाइये मत रोकिये । लेकिन कहीं तो जाकर वह दुर्घटना होती लेकिन केवल अलर्ट होने का आपने काम किया ।

"When all seemed lost, eighteen-year-old Anwar, resident of Aligarh, saved the day for the Railways. He jumped on the roofs of eight coaches to get inside the engine and frantically pressed every button he could see."

दबाता गया दबाता गया और जब उसने एक बटन दबाया तो ट्रेन रुक गई । मैं चाहूंगा कि इस की आप जांच करवाएं । इसको आप सहज मत लें । उस समय आप तो रेल मंत्री नहीं थे कोई दूसरा रहा होगा लेकिन कुछ साल पहले मुगल सराय, जो आपका बहुत बड़ा रेलवे स्टेशन है, बहुत बड़ा प्लेटफार्म है वहां से भी इंजन बिना ड्राइवर के चला गया था । इस प्रकार यह कोई नई घटना इस देश में नहीं हुई । लेकिन ईश्वर ने इस घटना को दुर्घटना होने से बचा दिया । वरना आपकी भी नौकरी खतरे में थी और जो आपके रेल मंत्री जी हैं, बड़े साहब उनकी भी नौकरी खतरे में थी । इतनी बड़ी दुघटना होने के बाद आपको और जाफर शरीफ साहब को विदा होही जाना पड़ता । इसलिये इसकी जांच कराइये और जांच

[श्री ईश दत्त यादव]

करा कर जो दोषी है उसको दंडित कीजिए। मैं चाहूंगा उस नौजवान को जिसने इतनी बडी दुर्घटना से देश को बचाया है उसको आप आज ही इस सदन में ईनाम देने की घोषणा करें। वह 18 साल का नौजवान है उसको नौकरी देने की भी घोषणा करें।

मान्यवर, रेल विभाग की एक और बहुत गम्भीर समस्या है। इन लोगों ने इस पर भी कोई गौर नहीं किया। मुझे तो बार बार निराशा हो रही है बैलेंसशीट दे दिया है, किराया बढाया, माल-भाडा बढाया और सरप्लस दिखा दिया। रेल विभाग में चोरियां बहुत होती हैं। चोरियां ही नहीं होती हैं कभी कभी आदमी की जान भी चली जाती है। ऐसा बहुत बार हुआ डाकू लोग, सम्पत्ति लूटने वाले लोग या दुश्मनी के कारण लोगों की ट्रेनों में हत्या कर देते हैं। आन्ध्रप्रदेश में नक्सलवादी लोग करते हैं। पंजाब में ट्रेन रोक कर डेढ सौ आदमी मार दिये गये। इसके लिए क्या योजना आपके पास है? आप पूरी ट्रेन के लिए दो सिपाही लगा देते हैं। ट्रेन चल रही है और दो सिपाही हैं हजारों यात्रियों के जीवन की रक्षा करने के लिए। जब बदमाश और डकैत आ जाते हैं तो आपके सिपाही गायब। रेल मंत्री जी, आदमी की जिन्दगी की बहुत बडी कीमत होती है। आप उसकी जिन्दगी की परवाह करिये। रेलों में रोज चोरियां हो रही हैं। स्टेशनों पर चोरियां हो जाती हैं। ट्रेन में चोरी हो रही है। ट्रेन को रोक कर लोगों की हत्याएं हो रहीं है। क्या आपके पास कोई योजना है, क्या आप इस तरह का कोई काम करने जा रहे है जिससे जो यात्री ट्रेन में सफर कर रहे है वह निश्चिंत हो कर सो सकें तथा हमारी जनता की जान और माल की रक्षा हो सके? अगर आपने अब तक नहीं सोचा है तो आपसे में विनम्र अनुरोध करूंगा कि इस पर गम्भीरता से सोचें और इसके लिए व्यवस्था करें। अंत में, मैं रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहूंगा कि आप एक बार फिर विचार कर लें। आप नई रेल लाइनों की योजनाएं इस देश के अन्दर बनावें लेकिन जो छोटी रेल लाइनें हैं उनको बडी लाइनों में परिवर्तित करने के लिए प्रयास करें तो बधाई के पात्र होंगे देश की जनता आपकी भूरी-भूरी प्रशंसा करेगी। जिन योजनाओं को राष्ट्रीय मोर्चे की सरकार ने और समाजवादी जनता दल की सरकार ने शुरू किया था, जिनकी सदन के अन्दर घोषणा की थी या जिन योजनाओं को उन्होंने प्रारम्भ कर दिया था उन योजनाओं को आप चालू रखिये उनके लिए धन का पूरा आबंटन करिये और योजनाओं का पूरा हो जाने दीजिये।

मान्यवर, इन शब्दों के साथ जो रेल बजट आया है, मैं इसको निराशाजनक, जनविरोधी, जनता के ऊपर जुल्म करने वाला और गरीब और साधारण जनता पर डकैती डालने वाला बजट कह कर तथा आपने जो समय दिया उसके लिए हृदय से आभार प्रकट करते हुए अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। धन्यवाद।

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): Sir, I rise to support the railway budget proposals presented by the honourable Railway Minister. I think there was no other option before the honourable Minister but to present such a budget.

As we are aware, the country is passing through an economic crisis of unprecedented nature, partly as a result of political instability of the last 18 months and partly due to the Gulf crisis which complicated our problems. Our fiscal deficit continues to grow alarmingly and we are facing the worst balance of payments crisis. Continuing inflation, in two digits for the first time, has probably compelled the Government to came up with with such a tight, railway budget.

It is said that the Indian Railways are the largest ralwiay network in Asia. It will be most appropriate to make it also the fastest in Asia. Our railways require uniform modernization and expansion to take us to the 21st centurv.

Sir, it is commendable that the railways have joined the era of computerization, but this should not be a luxury dished out to the travellers in the urban areas of the metropolitan cities only. To begin with, all cities—big or small—should be brought on the map of computers. This will certainly make the travel faster and lessen corruption.

Coming to the speed in the railways, as the honourable Minister has rightly pointed out in his speech, the obsolete coaches and track should be phased out to bring in efficiency and speed in our railways. This will not amount to blocking of capital but will amount to gainful investment that will tone up our sagging railway infrastructure.

It is again commendable that the railways have entered the area of health services by providing a well-equipped mobile hospital. At the same time, it is a sorrowful sight to see how badly the stations and the sanitary facilities are maintained. It is a shameful sight at the major railway stations to see that the toilet contents are discharged on the rail tracks, thus creating a bad sight and hazardous health conditions. This is a most primitive practice which can be eliminated by providing storage tanks in the railways, which should be emptied at appropriate places.

Coming to conversion of the railway track from meter gauge to broad gauge, this should be done on a priority basis, and priority should be attached by seeing the returns that the railways will fetch by way of revenue.

The conversion of the Miraj-Marmagao line in Goa from metre gauge to broad gauge is a classic point for consideration. The Marmagao harbour, which is one of the 11 major harbours of our country, is linked to this metre gauge. This port not only caters to Goa but also to other States east of Goa beyond the Western Ghats. The modern trade of any port today is by the container system and I think it is possible only if the line is converted from metre gauge into broad gauge.

Coming to the Konkan Railway, the honourable Minister has made a provision of only Rs. 51 crores in 1991-92 compared to Rs. 70 crores made earlier in 1990-91. I hope the honourable Minister will reconsider this matter and see that additional funds are allocated to the Konkan Railway.

It is said—and the honourable Minister has also replied in the House—that the Konkan Railway Corporation is an autonomous corporation which is not under the control of the Indian Railways. There is a lot of controversy generated, specially in the States of Maharashtra, Karnataka and Goa, that the realignment is done without consulting the State Governments, the people or even the elected representatives of the people. I request the honourable Minister to direct the Konkan Railway authorities to see that the realignment is done again by taking the Members of Parliament and MLAs of the area into confidence.

Sir, in a way this budget has been populist in the sense that the honourable Minister has excluded essential commodities from the 10 per cent freight hike. Besides this, he has also exempted kerosene and diesel oil from its purview. I think this will reduce the increased burden of price on the common to a great extent.

With these few words, I support the demands contained in the Railway Budget.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. A. BABY): The House stands adjourned till 2-30 p.m.

The House then adjourned for lunch at thirty-one minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at thirty-five minutes past two of the clock, THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR) in the Chair.

श्री शांति त्यागी (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, कहते हैं कि इंग्लैंड में जब पहली बार रेलगाड़ी ईजाद हुई तो लोग ये शंका करते थे कि चलेगी नहीं । जब रेल के डिब्बे बन गए और इंजन लगाकर पटरी पर आ गयी तो लोग कहते थे कि चलेगी नहीं । जब चलने लगी तो कहने लगे कि मुड़ेगी नहीं, जिकजैक पाथ पर नहीं चलेगी । जब उस पर भी चल दी तो कहने लगे कि रुकेगी नहीं आज इस हाउस में जब हम लोग 19वीं सदी की ईजाद रेल के भारतीय बजट पर विचार कर रहे हैं तो यह मेरे लिए मुनासिब होगा कि सातवीं योजना में रेलों ने जो प्रगति की है, उसके जो एचीवमेंट्स हैं, उसको जो विकास है, उसके बारे में याद करें और उस बारे में याद करते हुए हमें भूतपूर्व प्रधान मंत्री माननीय श्री राजीव गांधी की याद आती है जिन्होंने भारतीय रेल के विकास में प्रेरणा दी और उसको प्रोत्साहन दिया । आज वह हमारे बीच में नहीं है ।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, माननीय प्रधान मंत्रीजी ने इस सदन में और उस दूसरे सदन में और सार्वजनिक मंचों पर मीडिया को अनेक बार यह अपील की है कि देश के सामने जो कठिनाइयां हैं, समस्याएं हैं, उन पर हम लोग बगैर किसी पार्टी के आधार के, मिजूलकर सोल्व करने की कोशिश करें और कांग्रेसेस से काम लें ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): रेलवे के चलाने में भी ?

श्री शांती त्यागी : रेलवे के चलाने में भी और रेलवे बजट पर बहस में भी । इसलिए मेरी यह अपील होगी कि यदि हम यह कहें कि बजट दिशाहीन है, बिल्कुल बेजान है और बिल्कुल जन-विरोधी है तो खाली यह कहने से काम नहीं चलेगा । मैं समझता हूं कि यह वास्तविकता नहीं है । वास्तविकता कुछ और है । माननीय उपसभाध्यक्ष जी, हमारे कई माननीय सदस्य बहुत अच्छा बोले है । वह उनके विचार है, वह और बात है लेकिन आपने अपने भाषण में जो कहा उसमें-आज की एकोनोमी की जो हालत है वह कम था, पैसा कहां से आएगा यह दृष्टि कम थी, हकीकत क थी इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना होगी कि हम इस बजट की मांगों पर विचार करें और जो आपने प्रस्ताव या सुझाव दें, वह हकीकत पर आधारित होने चाहिए ।

उपसभाध्यक्ष जी, मेरा ऐसा विचार है कि इस बजट में 91-92 के प्लान का जो 5,325 करोड रुपय का प्रावधान किया गया है, यह कम है । इसको बढाकर कम-से-कम 6,500 करोड रुपया होना चाहिए था । अब वह क्या होगा और उसके बारे में मैं नहीं जानता हूं । मेरे विचार में रेलवे के साथ पूरा जस्टिफिकेशन नहीं हुआ है । उसकी प्रगति को देखते हुए भविष्य में यह आवश्यक थी, जो कि नहीं किया गया है दूसरी बात, जो मेरे ध्यान में आयी है कि रिसर्च और डवलपमेंट के लिए कुल 5 करोड रुपए का प्रावधान किया गया है, यह कम है । अब आज के इस मंहगाई के जामने में कीमतों की वृद्धि को देखते हुए अधिक होना चाहिए था । अब चाहे वह खाद्यान्न हो, चाहे वह टेक्नोलोजी हो या इलेक्ट्रोनिक्स गुड्स हों, उनको देखते हुए 5 करोड़ रुपए बहुत कम लगता है और वह भी खास तौर पर ऐसे वक्त में जबकि हमें रिसर्च के काम में अपने देश की रेलों को और देश के दूसरे उद्योगों को भी स्वावलंबी करना चाहिए । रिसर्च जो है, इनडिजिनस हो, इस पर हमें तवज्जुह देना चाहिए और वह बात पांच करोड़ में होना बहुत ही नामूमकिन है । इसलिए मैं समझता हूं कि इस राशि में इजाफा होना चाहिए । साथ में, यह भी स्पष्ट घोषणा होनी चाहिए कि जो भी रकम हम खर्च करेंगे उसमें मेक्सिमम दिशा हमारी यह होगी कि हम अपने रिसर्च के काम को स्वावलंबी बनायेंगे और स्थानीय टेलेन्ट के ऊपर यह आधारित होगी । यह हमारी कोशिश होनी चाहिए ।

उपाध्यक्ष जी, इसमें एक फर्स्ट क्लास का जिक्र किया गया है। महोदय, आप भी फर्स्ट क्लास में सफर करते होंगे, लेकिन आज इसका कोई मायने नहीं है। इसको तो आप एबोलिश कीजिए। सेकेण्ड क्लास के जो रिजर्वेशन कोचेज हैं और जो फर्स्ट क्लास के हैं, इनमें कोई फर्क नहीं है, बेकार जगह घेरना है। तो फर्स्ट क्लास को एबोलिश कर देना चाहिए और कोशिश यह होनी चाहिए कि सेकेण्ड क्लास के कोचेज में इजाफा हो। अगर यह नहीं होगा तो मुझे इस बात का पक्का यकीन है कि भारतीय जनता के लिए जो सहूलियतें रेल यात्रा की आप देना चाहते हैं, वह सहूलियतें कभी भी नहीं दे पायेंगे। मुझे जो इन्फोरमेशन मिली है, उसके मुताबिक 1500 करीब और कोचेज की आवश्यकता होगी इस वर्ष में। अगर आप मुसाफिरों का बोझ पूरा करने के लिए उन्हें सहूलियत देना चाहते हैं तो इन कोचेज की संख्या को पूरा करने का काम किसी भी तरीके से, चाहे कुछ भी खर्च करना पड़े, कीजिए। इस काम को आपको करना चाहिए, यह बहुत ही आवश्यक होगा और फर्स्ट क्लास को एबोलिश कर दीजिए।

उपाध्यक्ष जी, आपके रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के बारे में माननीय यादव जी ने बहुत सी बातें कही हैं। उन्होंने एक मामले में उस फोर्स की यूनियन की बातें कहीं और अधिकारों की बातें कहीं। मगर बहुत सा काम जो उसे करने का है, वह उसे ठीक तरह से नहीं कर पा रही है, जैसे रेलवे प्रोपर्टी की रक्षा। मैं समझता हूं कि स्टेशन पर अगर कोई दुर्घटना या घटना हो जाती है तो उसमें भी अगर वह हिस्सा ले तो वर्जित शायद नहीं होगा। इसलिए रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को और भी ज्यादा अनुशासित, एक्टिव और क्रियाशील बनाना चाहिए और उसके लिए कोई न कोई सुझाव आने चाहियें।

उपाध्यक्ष जी, अब मैं एक्सीडेंट के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। अभी एक जिक्र किया गया किसी गुडस ट्रेन का। बिल्कुल सही बात है और बड़ी हैरत-अंगेज बात है कि बिना ड्राइवर के वह सौ मील, डेढ़ सौ मील चली जाए और पन्द्रह स्टेशन जंप करती चली जाए, अजीब बात है और बड़ी हैरत की बात है। भगवान ने, खुदा ने अच्छा किया कि कोई एक्सीडेंट नहीं हुआ और गाड़ी सेफली रोक दी गई। इनको बचाने में इंस्ट्रूमेंट का हाथ भी होगा और ह्यूमेन बीइंग का भी होगा। मेरा सुझाव है कि स्टाफ को पूरा प्रशिक्षित करना चाहिए और उसको ठीक से सेफ्टी के लेसन मिलने चाहियें। आपके जो सिग्नलस वगैरह हैं या दूसरे इन्सट्रूमेंट हैं या आपके रेल पथ हैं, कोचेज वगैरह हैं, इनकी पूरी सावधानी से जांच होनी चाहिए क्योंकि एक्सीडेंट का खाली कोई एक कारण नहीं हुआ करता, रेल-पथ में भी खराबी हो सकती है, आपके सिग्नलस में भी खराबी हो सकती है, ह्यूमेन मशीनरी भी हो सकती है, और भी तमाम कारण हो सकते है इसलिए एक्सीडेंट को रोकने के लिए इन तमाम चीजों पर विचार करना चाहिए और ध्यान देना चाहिए।

उपाध्यक्ष जी, यह मालभाड़े में 10 परसेंट की इन्क्रीज की है और माननीय रेल मंत्री जी ने, सरकार ने अपने इस बजट में यात्री कर को भी बढ़ाया है। मेरा निवेदन यह होगा कि मंत्री जी, कि आप भी पब्लिक की वोट से जीतकर आए हैं। गरीब आदमी ने, रेल में यात्रा करने वालों ने आपको वोट दिए हैं, औरों को भी दिए हैं। तो आपको लोगों ने चुना है, ट्राइबल ने चुना है, बेकवर्ड क्लासेस के लोगों ने चुना है, दूसरे क्लास के डिब्बे में सफर करने वालों ने चुना है, चाहे वह औरत हो या मर्द हो, चाहे दक्षिण का हो या उत्तर का हो, चाहे किसी मजहब का हो, उन्होंने आपको यह सोचकर राय दी है कि काम भी अच्छा करेंगे, विदेश का भी काम अच्छा होगा, इकानामी भी ठीक करेंगे, देश भी बढ़िया चलायेंगे, हाऊस भी बढ़िया चलायेंगे, इसीलिए आपको याद किया उन्होंने और आपका भी दायित्व है कि आप उनको याद रखें। ए०सी० में कुछ कर लें, हवाई जहाज में कुछ कर लें। अभी मैं पूना गया तो मालूम हुआ

कि किराया जो है, वह 1,985.00 रु० है। तो मैंने कहा कि अगर मैं एम०पी० न होता तो दिल्ली-पूना फ्लाइट की बात की मैं कल्पना ही कर सकता था। ऐसे भी लोग हैं, कइयों से पूछते हैं कि कब आये पूना, तो बताते हैं कि परसों गया था आज फिर आया हूं, उनकी फिक्र आप मत कीजिए।

सैकिंड क्लास में कुछ पानी का इंतजाम भी नहीं है। जब गाड़ी रुकती है पांच मिनट के लिए तो बच्चे भागते हैं, लोग भागते हैं पानी के लिए और कई बार वे प्लेटफ़ार्म पर ही रह जाते हैं, गाड़ी चली जाती है। इसलिए मैंने कहा कि पानी का प्रबंध व खाने का प्रबंध—सही पका हुआ, सही रखा हुआ, ऐसा कुछ आप सकिंड क्लास के लोगों के लिए करें तो वे आपको बड़ी बधाई देंगे और यह आपका दायित्व भी बनता है।

आप अगर एक काम और कर दें तो मुझे खुशी होगी कि आप स्टेशनों पर सैकिंड क्लास के लिए, मुझे मालूम नहीं कि आप कुछ ट्रेनों में कर सकते हैं या नहीं, खाना जो बाहर से आप मंगाते हैं, अगर सैकिंड क्लास में भी आपके किचन काम कर सकते हैं तो वैसी कोशिश कहीं-कहीं इन्ट्रोड्यूज कीजिए। सब जगह एक ही दिन में आप काम नहीं कर सकते, लेकिन उस दिशा में आप कदम उठाएं तो लोगों को भरोसा होगा और कम से कम सुविधा का एक नया द्वार सैकिंड क्लास के मुसाफिरों के लिए खुलेगा।

इन शब्दों के साथ ही मैं अपने विपक्ष के भाइयों से प्रार्थना करता हूं कि भाई रेल ठीक से चलवा लो, मिल-जुलकर काम कर लो। मैं भी कह सकता हूं कि मेरठ या उत्तर प्रदेश में लाइनों का जाल बिछा दीजिए और इसी साल के अंदर 20 लाइनें बढ़ा दीजिए, लेकिन कहने से पहले मुझे देखना होगा कि लाइनें तो मंत्री जी बिछा देंगे, परन्तु पैसा कहां से आयेगा?

इन अल्फाज के साथ मैं बजट की मांगों का समर्थन करता हूं और मंत्री जी से कहता हूं कि जो विचार यहां आए हैं, उनमें सर्वसाधारण का स्थान रखें, उनके खाने-पीने की चीजों का, उनके भाड़े और उनके किराए का भी। आपको मुबारकबाद देकर भेजा है भारतीय जनता ने और इसलिए भारतीय रेल को भारतीय जनता की आकांक्षा के अनुरूप बनाइये।

SHRI PRAVAT KUMAR SAMANTARAY (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, this is an opportunity for me to express my views on the Railway Budget, presented by the Railway Minister. Indian Railways is the second largest railways of the world. It is the biggest public sector undertaking in the country. Railways, in fact, are the lifeline of the nation. Crores and crores of people travel through the length and breadth of our vast country by the Railways and 63,000 route kilometres of distance is covered by the common people by means of Railways only. It is, therefore necessary that maximum attention and carefulness should be paid and all the required facilities including modernisation should be provided to the Railways and through railway system to the common commuters in the shape of amenities and security. The expansion of Railway needs to be given priority so as to avoid heavy cost of transportation of goods by means of trucks and lorries which ultimately makes the consumer goods costlier for the common people living in distant rural areas.

The Indian Railways are charged with the responsibility of maintaining stringent safety standards. Railways have hardly proposed to enhance the compensation money if a commuter dies in a railway accident. One should remember that only this will not solve the problems which the people of this country are facing at present. The people want safe travel and especially it is all the more necessary when they travel in trains. It would be more pertinent to point out how the Hon'ble Minister of Railways is going to assure and ensure us that he will take safety measures so far as the Railway movements are concerned.

Only consideration of giving money to the next of kin of a person who dies in a railway accident will not solve the pro-

[Shri Parvat Kumar Samantaray]

blem. It will be advisable to avoid accidents. Safety is costlier, but no-safety is still costlier. I would like to know from know from the hon. Minister in what way he wants to avoid railway accidents, thefts, robberies and dacoities occurring in the Railways during the movement of trains. I would like to know his ideas as to how he would avoid all these things. It has become a cause of concern that not only second class bogies even first class air-conditioned coaches are kept open to ticketless travellers in connivance with the staff incharge of ensuring safety and protection. More so, no lady will dare to move alone in the Railways and if at all she undertakes a travel, she carries a big risk in it. Last Friday a goods train moved more than 103 kms. without a driver at a speed of 60 kms. per hour which shows our attitude in maintaining safety. Can the hon. Minister assure us that this feeling of any railway commuter will not be there during the tenure of his ministership? I would hope, since the hon. Railway Minister had the previous experience of administering Railways as Minister of State, he will leave no stone unturned in this regard. It can be suggested that in place of pulling chain in order to stop the train in case of any eventuality or mishap, some sort of electronii devices should be fitted in so that the staff concerned can use this device to indicate to the driver as well as the guard in relation to any sort of incident.

I am shocked to express my anguish and anger because the continuance of negligence by the Railways towards the State of Orissa. It will be admitted that Orissa perhaps would not have been linked with the Railways if there had not been the Second World War and the British Regiment had not to move from Bengal to Madras which necessitated, which gave birth to the present South-Eastern Railway, previously known as "Bangal Nagpur Railway"—for short, BNR. After Independece, hardly any new railway track has been constructed to be reckoned with in Orissa. There are railway lines passing through Orissa connecting West Bengal and South. So today any common man who travels by train from the eastern coast of Orissa to the western part of Orissa has to travel either *via* Kharagpur-Chakradhapur or via Vijayanagaram-Wiltair line. As a student of 2nd year, I had agitated along with others for contruction of railway line in the year 1967-68 to connect Jakhapura to Banaspani which would have connected the eastern part of of Orissa to the western part of Orissa and would have reduced 600 kms. travel by the common people. It is important to mention here that in the year 1974-75 Jakhapura to Banspani railway track was approved and sanctioned. Though a period of 17 years has passed, only 13 kms. of railway track has been completed and in the present Budget there is no provision for construction of this line.

Sir, this would have not only helped the commuters, but also would have reduced the cost of goods travel from Paradip Port to Rourkela, and Jamshedpur by 600 kms. and 430 kms. respectively. About 1.7 million tonnes of coking coal have been imported for steel plants of Rourkela and TISCO through Paradeep Port at present and the traffic projection of coking coal at the end of 1995 is 24.6 million tonnes, apart from 20 million tonnes of iron ore. It this Jakhapur-Banspani railway line is completed, it will reduce the cost by 20 paise per tonne and it will be an enormous saving for the public sector. Export of Talcher thermal coal to Southern parts of the country through Paradip Port at present is 2 million tonnes per annum and the projected traffic at the end of 1995 will be 14 million tonnes. Then about the Sambalpur-Talcher line, I would like to remind the hon. Railway Minister that when Shri Rajiv Gandhi was the General Secretary of the AICC-(I), in whose name the hon. Railway Minister chose to dedicate his proposition of the Railway Budget, he had laid the foundation stone of this track sometime in the year 1983 there is no enough budgetary support. The proposal for connecting Bolangir with the State Capital, Bhubaneswar, i.e. Khurda Road-Bolangir line is yet to see the limelight

though the survey was completed in 1983 and the proposal for conversion of the narrow-gauge lines between Roopsa-Bangripose and Nenopara to Gunpur into broad-gauge line is still gathering dust in the Railway Board. Unfortunately, the Paradip port is linked with single line which could provide only fourteen up and down train movements which is far below the required demand. Hence there is proposal to double the Cuttack-Paradip line in the existing track or connect Paradip from Dhana Mandal station by the side of National Highway No. 5 where Railways have to acquire land from Ministry of Surface Transport which is lying unutilised. In this budget the proposal to put up additional loop at Badakhandit and Rahama will not help to improve the position for movement of more trains to Paradip Port. The idea of diverting Talcher thermal coal to Vizag port by putting up additional loops at Nirakar Pur, Chilika, Huma and the idea of augmenting stations between Baranga, Mancheswar, Retanga and Bhubaneswar for only transporting coal to Vizag are serious propositions. These proposals should be implemented barring the idea of diverting coal from Talcher to Vizag port at the cost of Paradip port. Railways should have additional loop at Patapur which has been surveyed in the year 1990 to avoid coal congestion at Paradip port and for easy rail movement. Iron ore of 20 million tonnes, along with coal movement justifies a double railway line to Paradip port. I warn, if doubling of railway line to Paradip port is ignored and attempts are made as indicated to divert Talcher coal to Vizag port ignoring Paradip port we shall have no other way but to check the rail movement. The proposed Cuttack-Paradip-Talcher railway line doubling Phase-I may see the repetition of sanction of Jakha Pura Bansapani line of 1974-75.

The proposal for doubling Cuttack-Paradip line speaks volumes of targic stories like that of port of Paradip and connecting its hinterlands does not get the desired attention of the Central Government. Though a major part of the South Eastern Railway track moves through Orissa, the headquarters of South Eastern Railway is located at Calcutta and the Government seems to be in deep slumber in spite of public demand to shift the headquarters to a central place of Orissa. The Konark Express link between Bombay and Bhubaneswar could have gone up to Paradip port so that a port-to-port link could have been established providing a long felt facility to the people of this locality. The hon'ble Minister will be surprised that though there is a station meant for Paradip port it is 10 kilometres away from the port and the station is not accessible for various reasons. Though the Railways have got their quarters close to Paradip port and railway land available at a place Atharabanki near the port could have been developed as a station without investment, as per my information, when the site of railway station has been decided, it is the bus owners who have influenced the Railway authorities to shift the station to its present location at Rangiagarh so that their business is not hampered. All this gives a very sad picture of our Railway management intending to help the common people and gain profit for the Railways .

Deterioration in quality, quantity and timing of service in catering should get the attention for improvement.

New Delhi to Bhubaneswar Rajdhani Express should be introduced for a capital-to-capital rail link as is the case for other State.

Stoppage of Neelachal and Puri Expresses at unscheduled places on their way to Delhi in the State of Bihar and U.P. leads to delay of the only train linking Orissa and New Delhi every day by 12 to 15 hours.

Dependence on railway by common man to travel distant places should not be taken for granted and all efforts should be made for punctuality. I am told that the railway timing is finalised in the Railway Headquarters but the

[Shri Parvat Kumar Samantaray]

fact remains that trains run as per the will and dictates of catering agents and vendors. So one train's late running leads to hundreds of trains' late running in the same line. Time saved out of punctuality could have been well utilised for cleaning, repair, maintenance and avoidance of cancellation of some trains which run in the other names like Neelachal Express or Puri Express from Delhi which after termination at Puri again moves as Jagannath Express to Howrah and vice versa.

3.00 P.M.

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

For the last one year there was not a single meeting conducted in ZRUCC of South-Eastern Railway in which I was representing as a Member of Parliament. What more blatant denial to aid and advise can be there for utilisation of experience for improvement of facilities for railway users from different walks of expertise? You have not admitted this fact anywhere.

I honestly request the honourable Minister to save the railways from the clutches of vested interests existing within the railways in whatever capacities they may be.

The Railway Recruitment Board has been projected by the railway authorities as a circus show. When you have vacancies, you draw a list and send it to the Railway Recruitment Board for selection of suitable candidates for different categories. Since 1989-90 334, 318, 203 and 60 candidates have been declared successful by the Railway Recruitment Boards of Calcutta, Bhubaneshwar, Bhopal and Ranchi, respectively, but only 87 from Calcutta RRB have been issued letters of appointment and the rest are in the wonderland of the Personnel Department of the Railways at Gardenreach. I have information that even the special drive for appointment of SC and ST candidates to fill up the backlog of vacancies has been overlooked by the South-Eastern Railway. To this effect the letters of the Chairman of the Railway Recruitment Board to the railway authorities go unheeded. Will it not lead to frustration and heartburning among the selected young men and women which may anyday affect the Railway movement when even a day's disturbance will dump the railways with a loss of several crores of rupees, leaving aside the violence?

I would request the honourable Minister finally to project the image of the railways rising above regional bias in every walk of its management and developmental activities. Increase in fare is not a fair deal to the common commuters and it will affect all of us and our people very badly. The honourable Railway Minister will be honoured more if he withdraws the proposal of fare hike in second class.

You have indicated, Mr. Minister, that the constraint of resources does not permit you to provide better passenger amenities, which is not correct. Improving man-managed services in the railways would certainly have helped the railways to provide different and better passenger services.

With these words I say I do not have any reason to support the Budget. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: There is a statement at 3 o'clock by the Home Minister. We will continue with the Railway Budget afterwards. I have two things to announce. First, Mr. Upendra and Mr. Pachouri have got a Half-an-Hour Discussion tomorrow. So as the Home Minister is making a statement today, they can ask for clarifications only..

SHRI P. UPENDRA: Those who have given notice for Half-an-Hour Discussion may be given the chance first.

THE DEPUTY CHAIRMAN: No, we cannot change our procedure.

SHRI DIPEN GHOSH (West Bengal): You declared from the Chair that the

honourable Home Minister was going to make a statement at 3 o'clock. Prior to that nobody could know that a statement was going to be make except the newspaper reports that the Home Minister might make a statement.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Yesterday was a holiday. I could only make the announcement the first thing to-day ... (*Interruptions*)...

SHRI DIPEN GHOSH: Even before the announcement was made by you from the Chair that the Home Minister was going to make a statement Members had given names for seeking clarifications. How could it happen?

SHRI G. SWAMINANTHAN (Tamil Nadu): The newspapers have reported that the honourable Minister is going to make a statement.
(*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, let us not waste our time like this...

SHRI A. G. KULKARNI (Maharashtra): Madam, may I make a submission? My honourable colleague stated that it was there in the newspapers. When we came to Rajya Sabha at 10 or 10.15 we were told by the staff that there would be a statement at 3 o'clock...

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will tell you the reason why he is saying that. There were so many Special Mentions on this subject. In the Chairman's chamber we said as the Minister was going to make a statement today we wouldn't admit Special Mentions. . .

SHRI DIPEN GHOSH: Then all the Members should have been informed.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have informed every Member. I have no other alternative but to make an announcement here. And I have informed Members. Mr. Dipen Ghosh, please don't make an issue out of a non-issue. Now let us go ahead... (*Interruptions*)...

SHRI DIPEN GHOSH: Madam, I take objection... (*Interruptions*)... only because it is a wrong procedure... (*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: There is no wrong procedure ... (*Interruptions*)...

SHRI DIPEN GHOSH: Whenever the Minister makes a statement, it should be informed to the House. (*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Just a minute... (*Interruptions*)... Please... (*Interruptions*)...Let me announce one thing so that you speak less... (*Interruptions*)...The Minister has to go at 4 o'clok to attend a Cabinet meeting and today we have the Budget and so at quarter to five we adjourn. I have a very big list of 32 Members. Either everybody asks one question at a time for the Minister to answer or you can just keep asking questions and the Minister will reply only later. It is for you to decide... (*Interruptions*)...

SHRI VISHVJIT P. SINGH (Maharashtra): Madam, it is a very important matter. The Members who may ask clarifications today may ask today and the ones who are left out can ask tomorrow. This is a very important matter which is exercising the House. This is something so serious that it cannot be discussed in half-an-hour or 45 minutes. This is something which ought to be taken seriously. The whole country is looking at us as to what we are doing ... (*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: All right. That is all... (*Interruptions*)...

SHRI VIREN J. SHAH (Maharashtra): Madam, I submit, as per practice, from each party one Member should be allowed to ask clarifications... (*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Just a minute, please... (*Interruptions*)

SHRI M. M. JACOB: Madam, the suggestion made by Mr. Vishvijit is

[Shri M. M. Jacob]

very good. Let the Members who can speak today be allowed to speak and the remaining Members can speak tomorrow ...(*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Because the matter is serious, we have 32 Members who want to speak on the subject. So till 4 o'clock we will continue and later we discuss the Railway Budget for 45 minutes and then we adjourn. That is what I want to make clear...(*Interruptions*)...

SHRI VISHVJIT P. SINGH: I am very grateful to you Madam...(*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: After a long time you have come to the House to be grateful:...(*Interruptions*)... Now, the Minister of Home Affairs, Mr. S. B. Chavan, to make a statement.

STATEMENT BY MINISTER

Escape from custody and subsequent death of ShriShanmugam, one of the accused in the Rajiv Gandhi assassination case

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI S. B. CHAVAN): Madam Deputy Chairman, I rise to apprise this House of the escape from custody and subsequent death of Shri Shanmugam, an accused in the Rajiv Gandhi assassination case, arrested by the Special Investigation Team (STT).

2. In pursuance of the consent given by the Government of Tamil Nadu for C.B.I. to investigate the case of Shri Rajiv Gandhi's assassination, a Special Investigation Team was formed on 24-5-1991. It has made significant progress in the case and 14 accused have been arrested so far.

3. One of those arrested was Shri N. Shanmugam, S/o Nagaraja Pillai of Kodiakadu of Thanjavur District, Tamil Nadu. As per the information received from C.B.I., Shri Shanmugam was a well-known smuggler and was found to have been helping LTTE elements with shelter, concealment of materials like explosives, transmitters, POL, etc. Further, his men reportedly helped to arrange for reception, accommodation and transport on the day of landing of the killer group including Thanu. Shri Shanmugam was arrested by the SIT on 17-7-1991 after he had surrendered himself to the local police. He was produced before the Special Additional Session Judge, Madras on 18-7-1991 and 30 days of police remand obtained.

4. While in the custody of the SIT, Shri Shanmugam volunteered to disclose the place where transmitters, high explosives and other materials of LTTE were hidden. He was accordingly taken by a small group of CBI officers to Vedaranyam on 18-7-91 and at his instance buried and concealed material was recovered which included wireless sets of LTTE, huge quantities of explosives, cans of petrol etc. The recovery was a night-long operation at Kodiakadu reserve forest from 5.00 PM on 18-7-91 to 9.00 AM on 19-7-91. Shri Shanmugam was brought to the inspection bungalow, Vedaranyam at 3.00 PM on 19-7-91 and the investigation was continued. At 9.45 PM Shri Shanmugam was given food, after which he went outside to wash his hands. While washing hands he ran and escaped under cover of darkness. At that time, 2 local police Constables were guarding Shanmugam, while 1 Dy. S.P. and 3 Inspectors of the C.B.I were present in the room from where he went out. The 2 Constables raised an alarm and everyone present there went out at once to chase the accused. The DIG and S.P., CBI, who were present in the adjoining room also joined the chase. The local police and CRPF also took part in the search, but in vain. At 10.45 PM on 19-7-91, a case was registered at Police Station Vedaranyam under Section 224 IPC and investigation was taken up.

5. The white Dhoti and white Baniyan of Shri Shanmugam were found abandoned in a dry canal a little away from the Inspection Bungalow.